Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

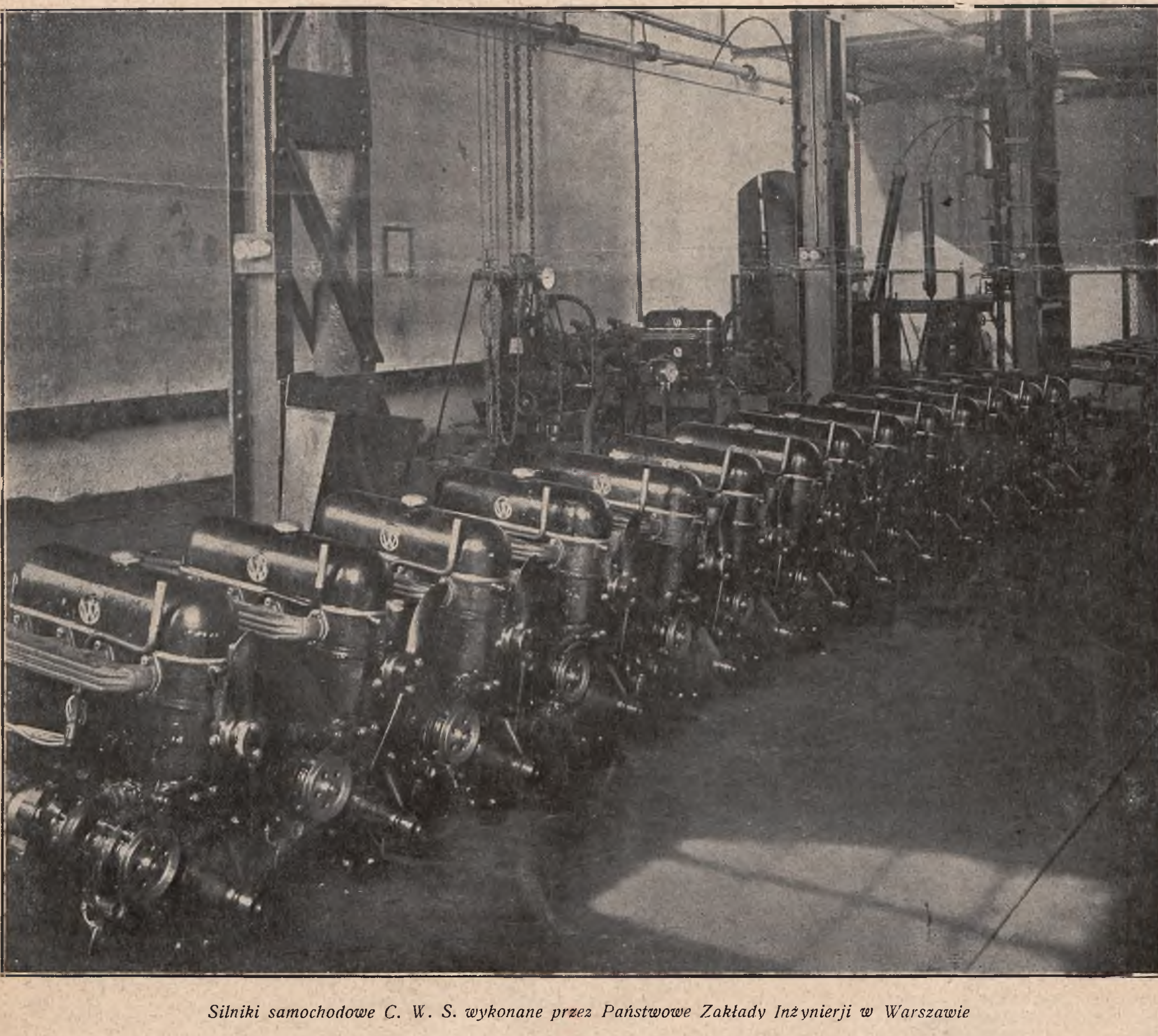
POLSKI TOURING KLUB PTK

Auto i Turysta

ROK I
Nr. 2

15 KWIETNIA
1930 ROKU

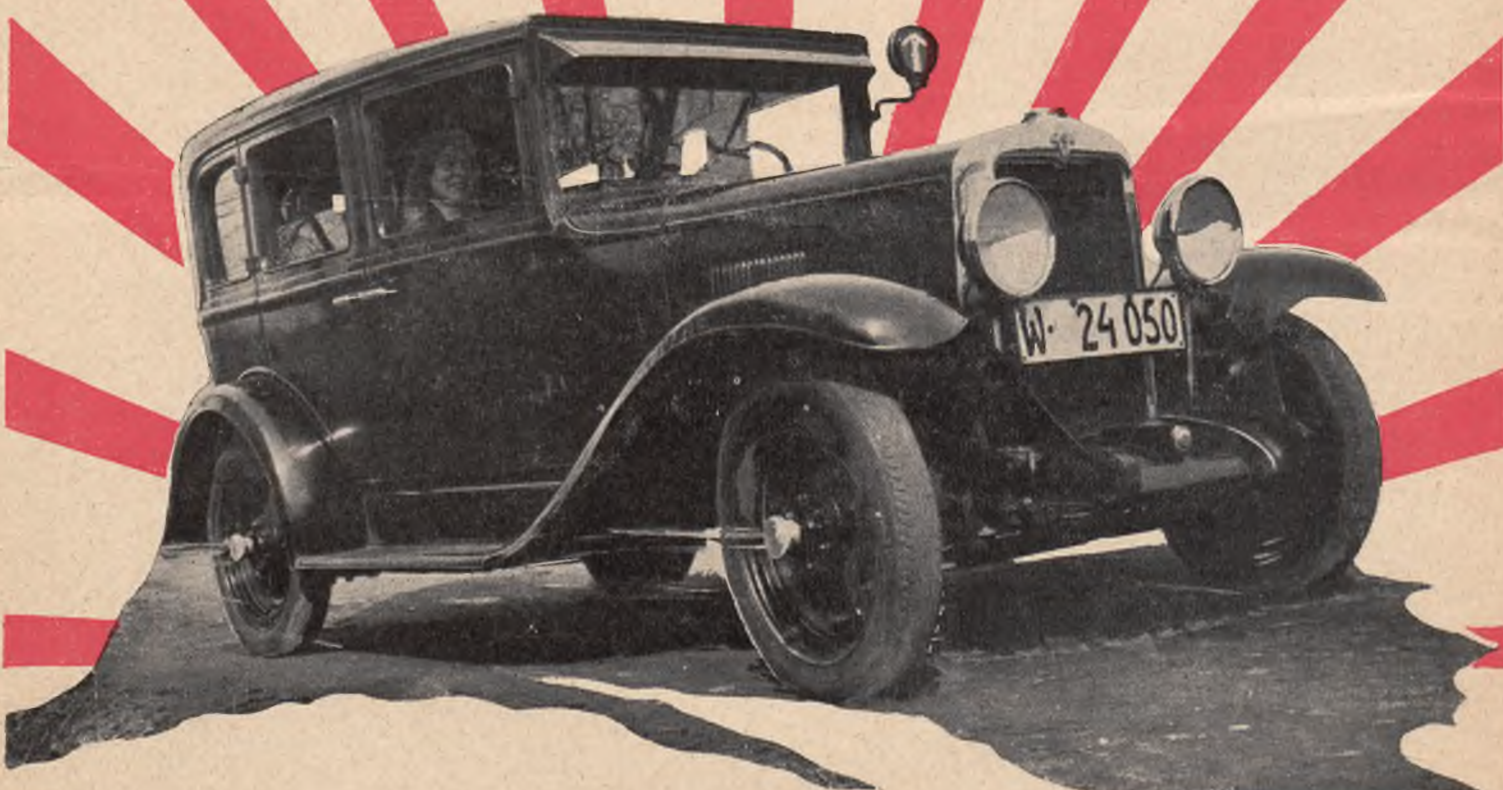
Oficjalny organ Polskiego Touring Klubu



Silniki samochodowe C. W. S. wykonane przez Państwowe Zakłady Inżynierji w Warszawie

CENA **80** GR.

DZIŚ BARDZIEJ NIŻ KIEDYKOLWIEK
NAJPOPULARNIEJSZY SAMOCHÓD
W POLSCE



Statystyka rejestracji wozów z dnia 1 stycznia 1930 roku wykazuje, że co trzeci samochód w Polsce jest marki Chevrolet.
Polska, tak jak wszystkie inne kraje, coraz bardziej przechcozi na wozy 6 cylindrowe. W roku 1929 kupiono przeszło 3100 Chevroletów, gdy ogólna liczba samochodów wszystkich marek zarejestrowanych w Polsce wynosiła około 7800 wozów. Każdy bowiem nabywca Chevroleta wie, że tak pod względem wyglądu zewnętrznego, jak budowy mechanicznej i wszelkich udoskonaleń technicznyhc, wóz ten przedstawia większą wartość, niż jakikolwiek inny samochód w tej samej kategorji cen.

CHEVROLET

WYRÓB GENERAL MOTORS

Auto i Turysta

ROK 1 WARSZAWA, 15 KWIECIEŃ 1930 Nr. 2

Jak przystąpiliśmy do realizacji naszych zadań?..

W numerze pierwszym „Auta i Turysty“ przedstawiłem w ogólnych zarysach, do czego dąży Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu.

Ponieważ jednak my, Polacy, jesteśmy z natury sceptykami, chcę obecnie przedstawić, jak przystąpiliśmy do realizacji naszych zamierzeń, by przekonać sceptyków, że robota nasza nie jest „gadaniem“, lecz robotą realną, zapewniającą członkom szereg konkretnych korzyści i ułatwień.

A więc przedewszystkiem o technice pracy.

Nie zamykamy się w ciasnym kręgu posiedzeń zarządu, lecz pracujemy w możliwie najszerszym gronie, przy współudziale wszystkich chętnych i z tego miejsca zwracam się do wszystkich interesujących się turystyką i automobilizmem o współpracę. Każdy pomysł, każda zaofiarowana godzina pracy dla Sekcji będzie przez nas najchętniej przyjęta i wykorzystana. Dla usystematyzowania praca jest podzielona pomiędzy szereg komisji specjalnych, załatwiających poszczególne sprawy. Wspólne posiedzenia, odbywające się co poniedziałek, pozwalają na koordynowanie akcji poszczególnych komisji.

Zdając sobie dokładnie sprawę, że działalność Sekcji nie może być skoncentrowana li tylko w Warszawie, lecz musi objąć całą Polskę, boć przecież automobilista i motocyklista jest z natury ptakiem wędrownym i w swej wędrówce wszędzie musi znaleźć pomoc i opiekę, całokształt pracy rozbiliśmy przedewszystkiem na dwie grupy:

1) prace ogólne, skoncentrowane w Warszawie;

2) prace lokalne, dotyczące zorganizowania opieki i pomocy automobiliście w każdej miejscowości.

Jak wspomniałem wyżej, w Warszawie praca skoncentrowana jest w Zarządzie i komisjach Sekcji i szczegółowo o tym będę mówił dalej.

Pracę lokalną w poszczególnych miejscowościach powierzamy delegatom Sekcji Samochodowej. Szczegółową instrukcję dla naszych delegatów znajdą czytelnicy dalej, w oficjalnych komunikatach. Tutaj chcę tylko podkreślić, że do zorganizowania sieci delegatów przywiązujemy szczególną wagę, gdyż dopiero mając delegatów we wszystkich nawet najmniejszych miejscowościach, Sekcja będzie mogła spełnić całkowicie swe zadanie, t. j. zapewnić członkom pomoc i opiekę wszędzie.

Z powyższych względów zwracam się do wszystkich, którzy zechcieliby podjąć się tej misji, o zgłoszenie swej współpracy.

W ogólnych zarysach zadania delegata polegają na: propagowaniu idei i zadań Sekcji Samochodowej i Polskiego Touring Klubu w ogólności, werbowanie członków Sekcji, zapewnieniu przejeżdżającym członkom pomocy i opieki i udzielaniu potrzebnych informacji, porozumienia się z miejscowemi hotelami, garażami, warsztatami reperacyjnemi i t. p. i wskazanie Zarządowi tych, które polecać można członkom, wreszcie w ogólnej współpracy z Zarządem Sekcji.

Pierwszą listę delegatów Sekcji znajdą czytelnicy w oficjalnych komunikatach.

Teraz słów parę o tym, co dotąd zrobiliśmy i co mamy „na warsztacie“ w Zarządzie i w Komisjach.

Jednym z pierwszych zadań było umożliwienie utrzymywania żywego kontaktu z członkami, informowania ich o działalności Sekcji i o tych świadczeniach, które z Sekcji mogą otrzymać.

Dla tego celu przedewszystkiem został stworzony dwutygodnik „Auto i Turysta“, dostarczany bezpłatnie wszystkim członkom Sekcji. Prace związane z propagandą zostały skoncentrowane w Komisji propagandy. Ma ona za zadanie informowanie prasy o działalności Sekcji i propagandę automobilizmu wogóle. Szereg dziennikarzy zgłosiło już akces do tej pracy. Wszystkich chętnych zaś pp. dziennikarzy warszawskich i prowincjonalnych będziemy z przyjemnością widzieli w gronie członków tej komisji.

Poza tym propaganda ogólna automobilizmu prowadzona jest przez urządzanie odczytów na tematy z dziedziny automobilizmu. Odczyty takie odbyły się już dwa: p. Watrakiewicza na temat: sprawy autobusowej w Polsce i kpt. inż. Pawlucia na temat paliw zastępczych dla samochodów. Z chwilą ukończenia remontu nowego lokalu, odczyty będą wznowione i będą się odbywać conajmniej raz na miesiąc.

Następnym zadaniem, któreśmy sobie postawili, było stworzenie 2-ch komisji fachowych, t. j. rzeczoznawców technicznych i prawnych. Zadania tych komisji są podwójne: przedewszystkiem mają one za umiarkowanemi opłatami udzielać członkom ekspertyz i porad technicznych i prawnych, a poza tem przygotowywać szereg ogólnych spraw sekcji, wymagających fachowego załatwie-

nia. Z dotychczasowych prac tych komisyj przekonaliśmy się, że były one potrzebne. Szereg ekspertyz porad technicznych i prawnych, udzielonych członkom, przekonały nas, że będą one w stanie wypełnić istniejącą dotąd lukę w życiu automobilowym i zapewnią opiekę nieszczęsnemu właścicielowi samochodu, narażonemu często w pierwszym rzędzie na wyzysk i niesumienność warsztatów remontowych.

W sprawach ogólnych, komisja rzeczoznawców technicznych kończy pertraktacje z szeregiem warsztatów remontowych w celu zapewnienia członkom należytego wykonania robót pod kontrolą ekspertów, oraz możności ustalenia uczciwej kalkulacji. W następnym numerze podane będą do wiadomości członków warsztaty polecone przez Sekcję samochodową.

Komisja prawnicza ma obecnie w załatwieniu bardzo ważną dla właścicieli samochodów sprawę, a mianowicie wyjaśnienie wymiaru podatku, nakładanego przez Magistrat m. Warszawy.

Przypuszczamy, że już w następnym numerze będziemy mogli dać członkom wyczerpujące wskazówki w tej mierze.

Komisja prawnicza czyni również starania w Kom. Rządu w kierunku ułatwienia dla członków załatwień wszelkiego rodzaju spraw w Oddziale Ruchu Kołowego.

Dla spełniania zadań, związanych bezpośrednio z turystyką, powołana została komisja turystyczna, która swe prace prowadzi w trzech kierunkach: organizacji zbiorowych wycieczek 1, 2 i 14 dniowych (marszruta pierwszej z tych wycieczek została podana w pierwszym numerze „Auta i Turysty"), zebranie materjałów i przygotowanie się dla udzielania potrzebnych informacji turystycznych członkom, wreszcie w kierunku pobudzenia współzawodnictwa turystycznego pomiędzy członkami przez ogłoszenie konkursu turystycznego, którego regulamin znajdą czytelnicy w oficjalnych komunikatach.

W komisji przedsiębiorstw i ułatwień skoncentrowaliśmy prace, mające zapewnić członkom szereg ułatwień praktycznych, a więc:

rozpoczęto pertraktacje z szeregiem pism dla uzyskania specjalnych rabatów dla członków Sekcji.—W następnym numerze podana będzie pierwsza lista tych pism.

wspólnie z komisją rzeczoznawców prowadzone są pertraktacje z warsztatami, o czem wspomniałem wyżej.

prowadzone są pertraktacje z firmami naftowemi w celu uzyskania specjalnych rabatów dla członków wogóle, oraz w sprawie zorganizowania stacji obsługi w nowym lokalu przy ul. Bagateli Nr. 3. Ta ostatnia sprawa zasadniczo jest załatwiona, ustalane są tylko warunki handlowe.

prowadzone są pertraktacje z szeregiem garaży w celu uzyskania odpowiednich cen dla członków i zapewnienia należytej obsługi.

na ukończeniu są pertraktacje z towarzystwami asekuracyjnemi w celu uzyskania specjalnych warunków.

rozpoczęto starania w Ministerstwie Skarbu w celu uzyskania prawa wydawania przez Touring Klub tryptyków i „carnet de passage". Ponieważ jednak załatwienie odnośnych formalności potrwa czas dłuższy, a chcemy zapewnić członkom możność otrzymania tych dokumentów już w sezonie bieżącym, rozpoczęto pertraktacje z Automobilklubem Polski i osiągnięto już w tym kierunku zasadnicze porozumienie.

Najtrudniej może posuwa się sprawa nawiązania kontaktu z organizacjami hotelarskiemi, gdzie spotkaliśmy się z niezrozumiałą obojętnością i niezrozumieniem własnego interesu.

Wreszcie, ustalono wzory znaczków i chorągiewek klubowych na samochody i motocykle oraz wzór czapki klubowej.

* * *

Zdajemy sobie dokładnie sprawę, że robota jest dopiero rozpoczęta, że masa spraw jest jeszcze nie ruszona, że jednym z najpilniejszych zadań jest rozszerzenie pracy na prowincję.

Dlatego kończąc te wyjaśnienia „Jak przystąpiliśmy do realizacji naszych zadań?", kieruję raz jeszcze apel do tych wszystkich komu leży na sercu rozwój aumobilizmu i turystyki, o współpracę z Zarządem Sekcji Samochodowej.

W. Modzelewski
prezes Sekcji Samochodowej
P. T. K.



TYPY HUCULSKIE Z POŁONIN CZARNOHORY

(Do I-szej wycieczki P. T. K. patrz № 1 A. i T.)

Turystyka

W sercu Polski

Beznadziejna nuda okolic Warszawy, a jeszcze beznadziejniejszy stan komunikacji w byłym zaborze rosyjskim sprawił, że przeciętny turysta wyrywa się na — kresy. Morskie wybrzeże, Szwajcarja Kaszubska — jeziora brasławskie, czy Augustowskie, nowogródzki „kraj pagórków leśnych i łąk zielonych, pieczary w Skałackiem, Jaremcze, Podkarpacie i Tatry. Tam — jest co widzieć. Tam piechotą zdobywa człowiek po kilka pejzaży na kwadrans. A jest przecie co widzieć i nieco bliżej. Ot — w skromnym — a zapomnianym obszarze pomiędzy Warszawą a Krakowem.

Znamy ją już obecnie z Popiołów, z Wiernej Rzeki, Ech leśnych, Urody życia. Przypomina nam o niej doroczny „Marsz Szlakiem Kadrówki". Wspomnień historycznych tu nieprzebrany skarb. Tu rozegrał się akt pierwszy dziejów oręża polskiego w wojnie światowej. Tędy ruszyli strzelcy w r. 1914-ym, tu brali chrzest bojowy, stąd wycofywali się na Kraków, tu, nad Nidą przetrwali ciężką zimę, stąd wyruszali, aby złożyć dań życia obfitą pod Konarami.



Wejście do klasztoru św. Katarzyny

Jeżeli dalej wstecz okiem rzucimy, to stanie w naszej pamięci tragedja obozu Langiewicza pod Małogoszczą i bohaterstwo żuawów i walki Czachowskiego, Jeziorańskiego. Tu, według Żeromskiego skrywał się Odrowąż, tu zginął Hubert Olbromski.

A jeszcze wcześniej odnosił chłop-kosynier zwycięstwo nad najeźdźcą pod Racławicami.

O dalszej jeszcze przeszłości będzie nam opowiadać Podzamcze Chęcińskie, którego mury widziały zastępy Łokietkowe, zdążające na Płowce — druzgotać moc krzyżacką.

W zamroczy dziejowej tu właśnie, polując, Emeryk - królewicz jelenia z krzyżem między rogami napotkał i z Bożego nakazu kościół ufundował i posiadane relikwie Krzyża św. w nim zostawił. Na skręcie Wisły stare kościoły Sandomierza powiadają o bojach Sokolnickiego i o potrzebie pod Zawichostem. Czarnolas lipami chronił przed skwarem słońca sędziwą głowę Jana Kochanowskiego. W Oblęgorku dotąd sukcesorowie Henryka Sienkiewicza siedzą, a Ciekoty były miejscem rodzinnem Żeromskiego. Coś tam przecie jest z tej naszej Polski. Jakoś krajobraz ten działał na tych, co kształcili nasze dzieje i — naszą umysłowość, coś się tam przecie znajdzie, co zahaczy i chwyci i pociągnie uwagę i przykuje, co można naprawdę pokochać — głęboko.

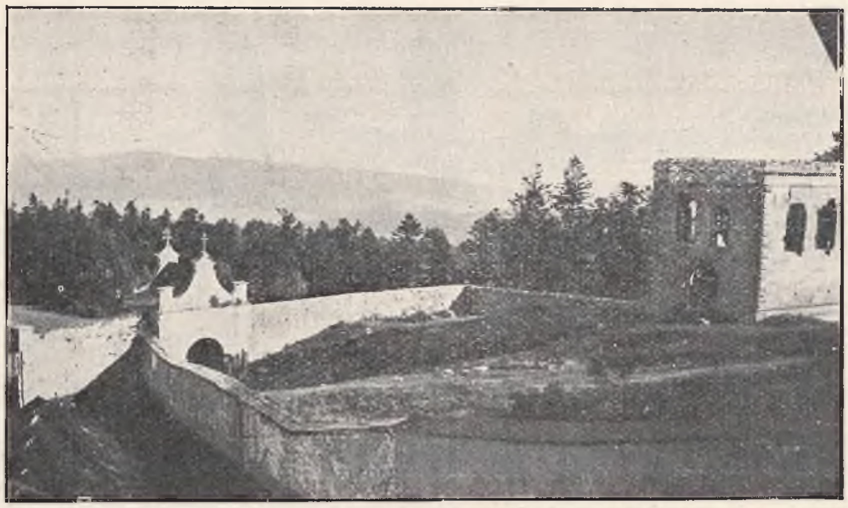
Ale nie mówilibyśmy o tem, gdyby stosunki dawne panowały, gdyby bezdroża uniemożliwiały całkowicie komunikację w tych okolicach. Na szczęście czasy te minęły. Częstochowa, Kielce i inne powiaty w ciągu lat ostatnich przyłożyły się do drożnictwa bardzo poważnie, budując po kilkadziesiąt kilometrów szos rocznie. Starostowie pod kierunkiem wojewody Korsaka potrafili natchnąć ludność istotnym zapałem do tej sprawy. Są powiaty, gdzie wszystkie bez wyjątku gminy szarwarkowym trybem utorowały przejazd przynajmniej kilku-kilometrowy. Wędrując — spotykamy się nieraz z niezmiernie sympatycznem współzawodnictwem. „Sąsiedzi zrobili pięć kilometrów — a my szósty dowalimy i górą nasi".

Na pograniczu województwa Krakowskiego jest gorzej. Tam przecie władze rosyjskie wypłacały w swoim czasie specjalne nagrody swym zausznikom za przeforsowywanie w gminach uchwał, potępiających budowę szos i zwracających się do naczelników powiatów o zakaz wszelkich prób w tym kierunku. Władze polskie niemogły wiele dokazać ze względu na zupełny brak kamienia na miejscu. Tu szarwark, jak w szczęśliwem Kieleckiem nie wystarczał. Trzeba było wydawać gotówkę nie tylko na przywóz kamienia, ale przedewszystkiem na budowę wązkotorówek, któremi dowóz mógłby być uskuteczniony. Gotówki zabrakło — trudno więc polecić automobiliście te strony. Ale północna część województwa — to raj.

Czasem auto muszą zastąpić nogi, bo po przybyciu na Słowik (traktem Krakowskim) i dalej do Chęcin — niepodobna odmówić sobie przyje-



Ruiny zamku w Chęcinach



Cmentarz przy kościele św. Krzyża, obok zburzona w r. 1914 kaplica

mności wejść na szczyt Zgórskiej, albo zwiedzenia ruin. Jadąc do Buska niesposób ominąć Leśniówki, a po skręceniu na drogę leśną, nie wejść w cudowny las, gdzie stoją jodły olbrzymie, rzadkie, wyniosłe, kilkometrowego obwodu nieraz, a skłony jak posadzka wyślizgane od igliwia, a polanki — jak wybuch śmiechu po zasępieniu leśnego mroku.

Na zachodniej stronie Kielc mamy wspaniały pas Łysogórski. Do św. Katarzyny prowadzi doskonała szosa, wiodąc dalej przez cudny las, oczywiście jodłowy, do Bodzentyna. Klasztor sam niezbyt ciekawy. Osobliwości — to szereg kapliczek — no i źródło św. Franciszka. To wszystko widzi się z szosy. Warto jednak tu wóz zostawić i zawrócić — znowu piechotą na samą Łysą górę. Droga zupełnie lekka. Dla turysty górskiego jest ona jakaś dziwna, bo nie idzie zakosami, lecz pnie się naprzełaj, jak strzelił prosto na górę. Znać tu ślady kół jakichś. Czasem widać „gospodarkę leśną“, obecnie już poskromioną w niszczycielskich zapędach. Za czasów austrjackich hulała tu siekiera i piła. Tylko, że Puszcza Jodłowa zda się być niespożytą. Nie było nas — był las... I to jednak do czasu. Bo Radostowa góra i inne, co za nią aż po Oblęgorek łańcuchem się ciągną wyłysiały już całkiem.

Nasza droga idzie szeroką aleją. Puszcza naparła ją ze stron obu. Wypada mięsistemi łodygami jeżyny aż na sam środek. Jakieś tam waliki ją powstrzymują — ale słabo. Czasem myślisz, że bujna roślinność leśna wypadnie i zniszczy ostatnie ślady człowieka i zapanuje znowu niepodzielnie — tyle w niej bujności i siły.

I nagle się droga urywa. Zwał kwarcytów, szaro-błyszczących, ostrych okrył szczyt. To gołoborze. Stamtąd pomiędzy drzew konary, ponad ich wierzchołki można poglądać na kraj szeroki, zgadywać drogi powstańcze, poznawać drzewa, przez Żeromskiego opisywane, wypatrywać, którędy to, jako chłopak młody szukał przełazów...

Stąd już równiuteńko, po płaskim nieomal gruncie, grzbietem Łysogór zawędrować można aż po Święty Krzyż.

Automobilista jednak powróci. I siadłszy znów za kierownicą maszyny, objedzie Łysogóry od południa. Może spróbować szczęścia, za Górnem skręcając na drogi gruntowe, zupełnie zresztą możliwe, jeżeli służy pogoda. Bez trudu i bez narażenia wozu wjedzie się tam na grzbiet i stanie przed samym kościołem, raczej przed więzieniem. Ktoby jednak ważył się na tę drogę, niech to uczyni dość wcześnie, bo wracać nią w ciemności byłoby istotnie niebezpieczne.

Można tam coprawda zajechać inaczej, przez Nową Słupię i stamtąd piechotą powędrować do Świętego Krzyża. Fakt, że jest tam, na samym szczycie — więzienie, odstrasza wielu od tej wycieczki. Niesłusznie. Więzienie więzieniem, ale widok stamtąd należy do najpiękniejszych w Polsce. Takich naprawdę niewiele. Góry, doliny, wsie, miasteczka w cudownej perspektywie układają się, jak gdyby po to tylko stworzone, aby zachwycać nieopisanym wdziękiem turystę.

Z Puszczy Jodłowej, puszczy dziewiczej pogląda człowiek na kraj gęsto zaludniony, kraj pracujący, kraj zmieniający się na jeden z najważniejszych u nas ośrodków przemysłu. I jest w tem osobliwy czar — jest w tem swoisty urok, spozierania na obraz, w którym człowiek i jego dzieło jest nieodłączną częścią przyrodzenia.

Gdyby turyści polscy częściej do tego cudnego zakątka zaglądali, łatwiejby było wykurzyć stamtąd kryminał i założyć na jego miejscu, obok stacji naukowej, jakiś hotel dla podróżnych, zjechałyby doń całe tłumy, bo jest do czego.

Ośrodkiem tych i innych wycieczek, których po tych okolicach można urządzać bez liku, a z których każda dostarczy cudownych emocji, każda poprowadzi śród przepysznego pejzażu świętokrzyskiego — muszą być



Kościół św. Katarzyny

z natury rzeczy Kielce. Niestety: Radom jest za daleko, na uboczu od tego wszystkiego, inne miasteczka, to dziury poprostu skandaliczne. Nawet Sandomierz, miasto książęce, wojewódzkie niegdyś i jeszcze Bóg wie jakie, nie jest w stanie przejezdnemu dostarczyć minimalnych wygód. W Kielcach łatwiej o dobre jedzenie niż o kąpiel, którą — nie śmiejmy się — trzeba zamawiać na dzień, albo i dwa dni naprzód, ale ostatecznie uruchamia się tam wodociągi, a może turyści nauczyliby autochtonów kąpać się. Pod tym względem Radom jest znośniejszy. Zresztą i stąd i zowąd można w razie ostatecznym, czmychnąć do Warszawy, albo do Krakowa.



Zjazd do Nowej - Słupi

A. Uziembło

Technika

Szczegóły konstrukcyjne napędu na przednie koła

W poprzednim numerze „Auta i Turysty" omówiłem zalety i wady napędu na przednie koła; na tem miejscu postaram się zobrazować trudności, jakie napotykają konstruktorzy przy rozwiązaniu tego zagadnienia i w jaki sposób zdołali usunąć piętrzące się przeszkody.

Jeżeli chcemy przekazać obroty jednego wału drugiemu, niżej lub wyżej położonemu względnie co chwila zmieniającemu swe położenie w płaszczyźnie pionowej, musimy, jak wiadomo, zastosować ruchome połączenia zwane przegubami lub popularnie kardanami.

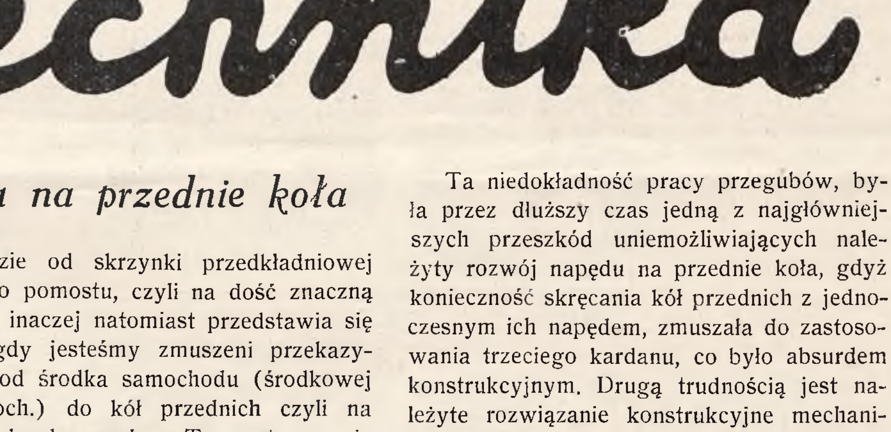
Przegub kardanowy pracuje bardzo sprawnie o ile nachylenie połączonych przegubem i obracających się wałów jest nieznaczne. Jeżeli, natomiast wały są ustawione pod wielkim kątem, wówczas kardan wykazuje swą niedokładność w całej pełni.

Niedokładność wyraża się w tem, że przy takim ustawieniu wał napędzany nie obraca się równomiernie, jak wał napędzający, lecz ma okresy przyśpieszenia i zwalniania swych obrotów.

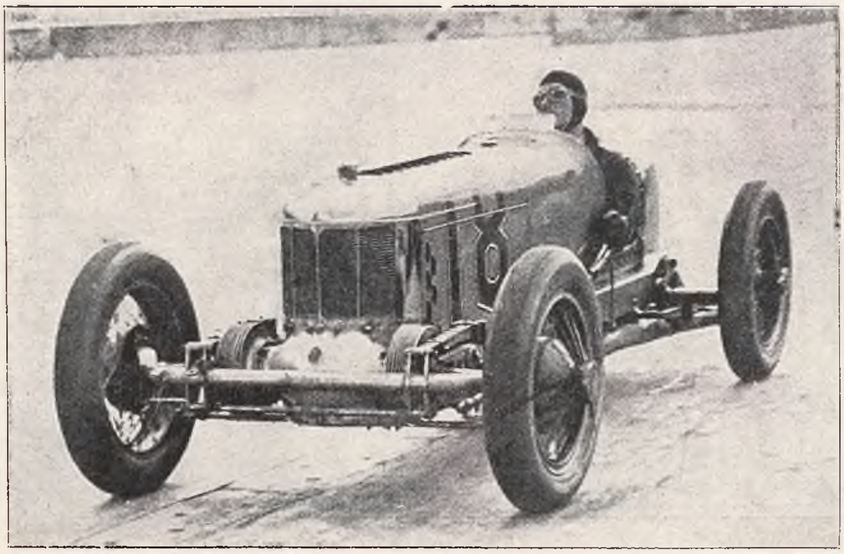
Dopiero zastosowanie przy połączeniu wałów dwuch przegubów i wału pomocniczego, pośredniego daje w wyniku równomierny obrót wału napędowego (ryc. 3).

Tego rodzaju układ, daje się bez trudności zastosować przy przenoszeniu siły w samochodzie od skrzynki przedkładniowej do tylnego pomostu, czyli na dość znaczną odległość, inaczej natomiast przedstawia się sprawa, gdy jesteśmy zmuszeni przekazywać siłę od środka samochodu (środkowej linji samoch.) do kół przednich czyli na odległość bardzo małą. Tu zastosowanie nawet dwuch kardanów nie daje należytego rozwiązania i prawie każdy z konstruktorów stara się albo wynaleźć jakiś nowy, naprawdę uniwersalny przegub, albo też wykorzystać doświadczenie swego kolegi.

Ta niedokładność pracy przegubów, była przez dłuższy czas jedną z najgłówniejszych przeszkód uniemożliwiających należyty rozwój napędu na przednie koła, gdyż konieczność skręcania kół przednich z jednoczesnym ich napędem, zmuszała do zastosowania trzeciego kardanu, co było absurdem konstrukcyjnym. Drugą trudnością jest należyte rozwiązanie konstrukcyjne mechanizmu kierowniczego. Jeżeli sobie uprzytomnimy, że koło przednie musi być napędzane, hamowane i skręcane jednocześnie, przyczem powstaje cały szereg szkodliwych naprężeń, tarć i t. p., zrozumiemy, że zapewnienie kierowcy łatwego kierowania wo-



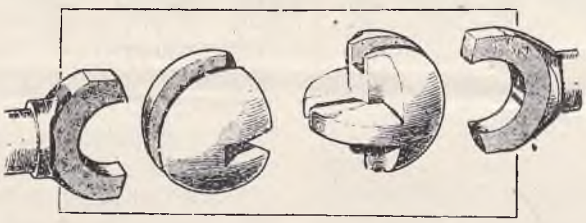
Rys. 1. Napęd na koła przednie (niezależne zawieszenie kół)



Rys. 2. Napęd na przednie koło (Oś przednia sztywna)

zem, jest rzeczą nader trudną i wymaga zupełnie nowych rozwiązań konstrukcyjnych i pomysłów.

Przeniesienie sprzęgła i skrzynki przekładniowej przed silnik, pociąga za sobą zupełnie odmienne ustawienie dźwigni przekładniowej i połączeń pedałów z odnośnemi mechanizmami.



Ryc. 3.

W poprzednim artykule wspomniałem, że samochody z napędem na koła przednie należy podzielić na dwie grupy, a mianowicie: samochody z przednią osią mniej-więcej klasycznego typu i samochody z niezależnem zawieszeniem kół przednich.

Samochody pierwszej kategorji mają oś przednią przeniesioną na sam przód samochodu i wygiętą w ten sposób, że, jak to widzimy na ilustracji 2-giej, koła przednie pozostają na zwykłem swem miejscu, a oś swemi końcowemi rozwidleniami obchwytuje przeguby mechanizmu napędowego.

Ćwierć eliptyczne resory po dwa z każdej strony, ustawione wzdłuż samochodu, zapewniają należyte resorowanie i zupełną swobodę ruchów przedniej osi.

Druga grupa konstruktorów, idzie na większe zmodernizowanie samochodu z napędem na koła przednie i całkowicie odrzuca oś przednią, zastępując ją kunsztownem wiązaniem z ćwierćeliptycznych resorów, amortyzatorów, drążków o różnem przeznaczeniu i usztywnień. Konstrukcja ta, uzyskuje coraz bardziej prawa obywatelstwa, ponieważ ona właściwie skutecznie przeciwstawia się „shimmy" i co ważniejsze, daje w samochodzie minimum ciężaru niezawieszonego, zabezpieczając samochód i posażerów od szkodliwych i nieprzyjemnych wstrząsów.

Na zakończenie pozwolę sobie jeszcze raz powtórzyć, że napęd na oś przednią rokuje wielkie nadzieje przy samochodach osobowych, natomiast samochody ciężarowe i autobusy w dalszym ciągu oczekują na prostą i tanią konstrukcję napędu na wszystkie cztery koła.

Prace Międzynarodowego Biura Normalizacyjnego

Istniejące w Paryżu Międz. Biuro Normalizacyjne (B. N. A.) według ogłoszonego w grudniu ub. roku sprawozdania, znormalizowało następujące części samochodowe: 1) dźwignię przekładniową, 2) podkładki Grovera pod naśrubki, 3) uchwyty do dynama, 4) naśrubki motylkowe, 5) tablice do oznaczania kraju z którego samochód pochodzi, 6) pierścienie tłokowe, 7) okucia do drzwi, i szereg innych części.

Ogłoszone w lutym b. r. normy dotyczą skoku gwintów, zapłonu, piór resorowych, jak również piastów kół i obręczy.

Do Międzynarodowego Biura Normalizacyjnego napływają coraz liczniej żądania unormowania i innych części samochodowych. Wymiana części znormalizowanych jest bowiem ogromnie ułatwiona.

O działalności Biura Normalizacyjnego w St. Zjednoczonych Ameryki podaje Nationale Automobile Chamber et Commerce co następuje: koszta produkcji samochodu byłyby bez stosowania norm o 15% wyższe, a ponieważ według obliczeń Izby Automobilowej, wartość produkcji samochodowej St. Zjedn. i Kanady wynosi 4.749.000.000 dol. łatwo obliczyć, że przemysł samochodowy oszczędza rocznie przez stosowanie części znormalizowanych, 711.000.000 dol.

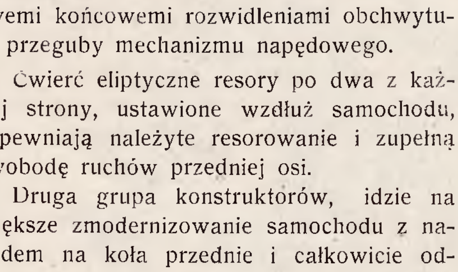
* * *

Śmierć znanego kierowcy

Jeden z najwybitniejszych kierowców Italji hr. Brilli-Peri w czasie treningu do wyścigów szosowych o „Wielką Nagrodę Trypolisu, został w tempie blisko 200 klm. na godz. rzucony z samochodem na mur i zginął na miejscu.

Brilli-Peri jeżdżąc czasem Talbotem, czasem Bugatti'm był jednym z najlepszych kierowców świata i biorąc często udział w wyścigach rzadko kiedy wychodził z nich bez miejsca.

* * *



Nowy przyjaciel samochodów

W najbliższym czasie zaczną się na drogach państwowych próby oczyszczania z żelaziwa zapomocą elektromagnetycznej zbieraczki sprowadzonej przez dep. drogowy Ministerstwa Robót Publicznych, ze Stanów Zjednoczonych. W razie pomyślnych wyników prób stworzona zostanie cała sieć takich zbieraczek, które będą mogły corocznie oczyszczać szosy państwowe z odpadków żelaznych. Polska jest jednym z pierwszych państw w Europie, które robią próby na tem polu.

Wszystkim nam dobrze wiadomo, że na przebicie opony niema dziś innej rady, jak unikać gwoździ i szkła leżącego na drogach, przyczem wedle statystyki amerykańskiej około 80% uszkodzeń opon, powstaje wskutek przebicia przedmiotami żelaznemi (gwoździe, drut, hacele itp.). Procent ten jest zapewne w Polsce jeszcze większy gdyż mamy znacznie więcej rozwiniętą trakcję konną od Ameryki.

Zbieraczka elekromagnetyczna ma na celu oczyszczanie drogi z żelaza zapomocą działania silnych magnesów na nawierzchnię drogi, dzięki czemu około 95% przedmiotów żelaznych zostaje zebrane. Pozostałe 5% to są odpadki tkwiące głębiej w nawierzchni lub też tak mocno w drogę wbite, że magnesy nie mają dosyć czasu by je wyrwać i unieść.

Konstrukcja zbieraczki jest nader prosta. Na podwoziu półciężarowem umieszczony jest pomost, a na nim mieści się agregat benzynowo - elektryczny o mocy 4 KW składający się z czterocylindrowego silnika benzynowego i prądnicy dającej prąd ok. 100 Volt i 60 Amperów. Przez specjalną stację rozdzielczą przepływa prąd ten do dwu dużych elektromagnesów, z których każdy jest ok. 125 cm. długi i 38 cm. szeroki. Razem posiadają one powierzchnię czynną 9272 cm. kwadr. Elektromagnesy te zawieszone są na wale umocowanym z tyłu podwozia a wpoprzek do kierunku jazdy. Odległość magnesów od ziemi daje się regulować.

Bardzo ciekawe są dane amerykańskie co do ilości zbieranego żelaza. Otóż na zasadzie prób dokonanych na różnych odcinkach stwierdzono, że na kilometr drogi zbiera zbieraczka ok. 2,5 kg żelaza z czego około 80% przedmiotów posiadało kształty niebezpieczne dla pneumatyków. Ponieważ nie mamy podstawy do przypuszczeń, że na naszych drogach będzie mniej odpadków jak na amerykańskich, więc przyjmując dwukrotne oczyszczenie dróg długości



Widok z boku zbieraczki amerykańskiej; używanej w Nev-Mexico na podwoziu Chevrolet.

50.000 km otrzymujemy około ćwierć miljona kilogramów złomu żelaznego jako rezultat zbiórki.

W Polsce kursuje wedle ostatnich danych około 30.000 samochodów i autobusów oraz ok. 5.000 motocykli. Przyjmując tylko wydatek 200 złotych rocznie każdego sachodu włącznie z autobusami na naprawę uszkodzonych opon oraz 50 złotych na każdy motocykl otrzymujemy ogromny wydatek roczny zł. 6.250.000, na naprawę uszkodzeń pneumatyków.

Gdybyśmy przyjęli, że tylko połowa tych uszkodzeń powstaje wskutek przebicia gwoździami i innemi przedmiotami żelaznemi to i tak mamy przeszło trzy miljony złotych wydatku rocznego, spowodowanego odpadkami żelaznemi. Te trzy miljony, to haracz jaki płacimy przeważnie zagranicy za opony i materjały, służące do naprawy opon, wpływający ujemnie na nasz bilans handlowy.

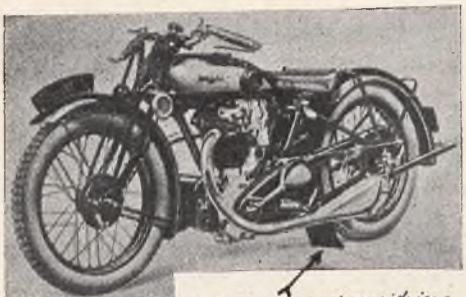
Są to oczywiście dane, nie dające się sprawdzić ściśle bez prób na miejscu u nas, dane, które tylko powinny spotęgować przyjemność samochodziarza-turysty, mającego miłe uczucie, że jedzie po szosie wolnej od gwoździ i nie potrzebuje się co chwila obawiać o los swego nowego kostjumu sportowego, narażonego na poważne niebezpieczeństwo przy wymianie koła lub co gorsza przy nakładaniu opony lub łataniu przebitej kiszki!

Koszt oczyszczenia dróg zbieraczką wynosi około 2 złotych za kilometr, czyli za 50.000 km, przy dwukrotnem oczyszczeniu, ok. 200.000 złotych nie licząc amortyzacji samych zbieraczek. Jest to wydatek nieduży, jeżeli uwzględnimy korzyści, jakie takie oczyszczanie już mogłoby przynieść choćby tylko w dziale komunikacji autobusowej, nie biorąc już pod uwagę turystyki samochodowej i motocyklowej uważanej za luksus i zabawę ludzi bogatych lub entuzjastów samochodu.

Stanisław Szydelski



PIERWSZA ZBIERACZKA ELEKTROMAGNETYCZNA ZMONTOWANA W KRAJU NA PODWOZIU FORDA



Ochrona przed gwoździem

Z przemysłu Samochodowego

Ochrona motocyklu przed gwoździami

Najnieprzyjemniejszą bezsprzecznie stroną jazdy motocyklem czy automobilem, są defekty opon, spowodowane gwoździami. Wszelkie zachwalane środki mające chronić oponę przed przebiciem zawodzą.

Jeden z motocyklistów niemieckich wpadł na prosty sposób uchronienia się przed uszkodzeniem opony: Umieścił on przed tylnem kołem kawałek skóry podeszwowej, (która musi być odpowiednio tęga i silna) tak, aby skóra ta zwisała aż do ziemi bezpośrednio przed kołem tylnem.

Na zabezpieczonym w ten sposób motocyklu, przejechał przeszło 10 tysięcy kilometrów bez przebicia opony. Trudno ten efekt zaliczyć do przypadków. Motocyklistom naszym radzimy powtórzyć próbę i o wynikach jej donieść redakcji „Auta i Turysty".

Znaczenie turystyki

Francja ma obecnie ministra turystyki w osobie p. H. Gastona Gérarda, który oświetlił znaczenie międzynarodowej turystyki w mowie, z której ważniejsze wyjątki podajemy: „Turystyka w roku 1929, powiększyła bilans handlowy Francji o 15 miljardów franków. Turystyka ma prócz tego znaczenia gospodarczego jeszcze inne, głębsze, a mianowicie poznawanie się wzajemne narodów. Myśl międzynarodowego poznawania się przy pomocy turystyki jest ideą dalej idącą, aniżeli propaganda narodowa.

Wzajemne poznawanie się narodów jest najlepszym podłożem do zawiązania przyjaźni między narodami, która jest najpewniejszą rękojmią jaśniejszej przyszłości".

Jest rzeczą dowiedzioną, że cudzoziemiec-turysta, przyjęty odpowiednio, i zadowolony z pobytu w Polsce, staje się najlepszym przyjacielem naszego kraju i narodu.

Ogrom i ważność zadań jakie stoją przed jedyną reprezentacją naszej turystyki na terenie międzynarodowym, t. j. przed Polskim Touring Klubem, powinna być należycie doceniana przez powołane władze i całe społeczeństwo polskie.

Walka o rynki benzyny

(K). Niezbyt odległemi są jeszcze chwile oburzenia niemieckiej opinji publicznej na rodzinę Opel, za sprzedanie Ameryce największych i najpopularniejszych niemieckich zakładów samochodowych, w czasie wojny przez narodowe pieniądze podtrzymywanych — nie zdążyła jeszcze opinja niemiecka przetrawić tej tranzakcji — a już gruchnęła po Niemczech wieść, która głośnem echem odbije się na całokształcie życia gospodarczego Niemiec: Standard Oil i Royal Dutch - Shell mają za cenę pożyczki 1 miljarda marek dla rządu Rzeszy uzyskać monopol benzynowy w Niemczech!

Jak niegdyś Ivar Krueger w zakresie monopolu zapałczanego, tak dziś panowie Sir Deterding, prezydent Royal Dutch-Shell i jego poplecznicy anglo - amerykańscy upatrzyli sobie rynek niemiecki w celu robienia na nim złotego interesu, tym razem z zakresie paliwa płynnego. Nie są jeszcze znane wszystkie bliższe szczegóły projektu, znane natomiast i uwidocznione w druku jest krańcowe zupełnie oburzenie niemieckiej prasy, oburzenie tem większe, że rząd dotychczas nie uważał za wskazane zdementować krążących pogłosek. Abstrahując jednak od opinji, rozważyć wypada, jakie skutki miałoby oddanie w ręce anglo - amerykańskie monopolu benzynowego w Niemczech. Nie zapominajmy bowiem, że t. zw. Benzol - Verband w Bochum oraz I. G. Farbenindustrie, wielki producent syntetycznej benzyny i wielki propagator „narodowego paliwa" muszą w tej sprawie mieć nie tylko coś, ale nawet wiele do powiedzenia. W szczególności I. G. Farben, która przez sprzedaż częściową swych patentów jest równie silnie związana z rynkiem niemieckim, jak i ze Standard Oil. Nie wolno wreszcie zapominać i o pewnych, czysto politycznej natury zobowiązaniach Rzeszy, dzięki którym import ropy rosyjskiej do Niemiec wzrasta z roku na rok. Mamy wrażenie, iż udzielenie ubiegającej się o to grupie kapitałów anglo - amerykańskich monopolu benzynowego w Niemczech byłoby założeniem Niemcom na szyję jedwabnej pętli, której koniec znajdowałby się w New-Yorku. Pętla ta w zasadzie dusiłaby przemysł niemiecki, rozluźniając się chyba wtedy tylko, gdy Niemcy byłyby specjalnie grzecznem dzieckiem!

Rzecz nie jest obojętna i z punktu widzenia interesów Polski, która eksportuje do Niemiec ropę. Dlatego też, zważywszy, iż w grę wchodzą interesy zarówno przemysłu niemieckiego, jak i państw innych — mamy wrażenie, iż rząd Rzeszy potrafi skutecznie oprzeć się pokusie anglo-amerykańskich monopolistów.

Eksport samochodów niemieckich

Do szeregu produktów niemieckich, które wskutek zawarcia traktatu handlowego między Polską a Niemcami znajdą swój zbyt w Polsce, należą i samochody.

Eksport samochodów niemieckich wynosił w 1928 roku 4.578 sztuk samochodów osobowych i 3.413 sztuk samochodów ciężarowych. W roku 1929 zaś — 4.809 samochodów osobowych i 3.396 ciężarowych. Niemcy eksportowały w roku ubiegłym 16,3% do Austrji, 11,7% do Szwajcarji, 10,6% do Czechosłowacji, 8,1% do Holandji, 5,8% do Jugosławji, 5,4% do Hiszpanji i 42,1% do pozostałych krajów.

Należy liczyć się z faktem, że przemysł samochodowy niemiecki zechce zdobyć rynek polski dotychczas dla niego zamknięty. Szczególnie niemieckie samochody ciężarowe mogą skutecznie konkurować z innemi na rynku polskim.

Ilość stacyj benzynowych

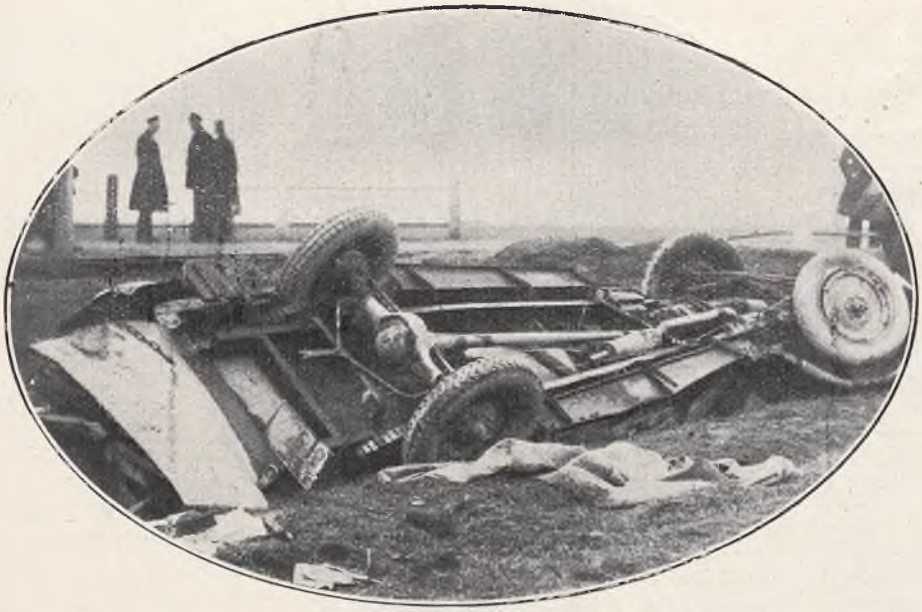


Starsza generacja samochodziarzy pamięta — nie tak bardzo odległe czasy, w których podróżowało się po Polsce samochodem, wioząc ze sobą bańki z rezerwową benzyną.

Dziś wprawdzie — czerwienieje dość gęsto w Polsce pompa stacji benzynowej, to jednak, nie dotrzymujemy kroku, zachodowi, jak o tem świadczy poniższe zestawienie:

	Ilość stacyj	Ilość sam.	1 stacja na sam.
Danja	5.700	100.000	18,4
Francja	50.000	1.107.000	22,1
Szwajcarja	3.750	86.000	22,9
Niemcy	40.000	933.312	23,3
Holandja	4.342	102.965	23,7
Anglja	70.000	1.866.213	27,6
St. Zjedn.	930.000	26.400.000	28.3
Polska	650	31.000	47.7


FORT
DUNLOP REINFORCED
DUNLOP



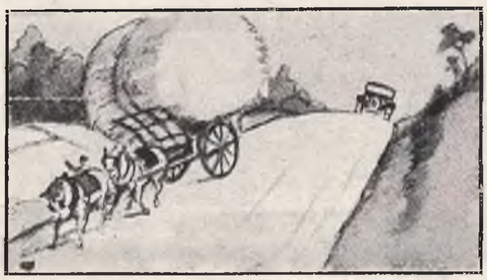
Dnia 20 marca b. r., pod Wieluniem, autobus wiozący 12 oficerów, wskutek nieuwagi szofera i nieprawidłowego działania hamulców, złamawszy barjerę — ubezpieczającą przejazd kolejowy — wpadł pod nadjeżdżający pociąg. Odrzucony legł w rowie przydrożnym, przygniatając jadących, którzy szczęśliwym trafem, wyszli z lekkiemi tylko obrażeniami.

WYPADKI SAMOCHODOWE

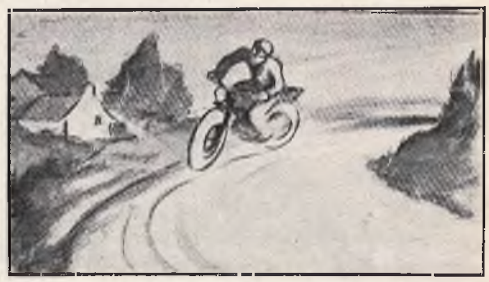
Szybki rozwój automobilizmu we wszystkich niemal krajach świata, stal się równocześnie przyczyną wzrostu wypadków samochodowych, których ofiarą padają zarówno ci, „z wozu", jak i ci „z pod wozu".

Prasa codzienna uderzyła na alarm. Niektóre pisma, zwlaszcza francuskie, wprowadziły nawet na swych łamach codzienną rubrykę, gdzie notują i komentują skrzętnie każdy niemal wypadek.

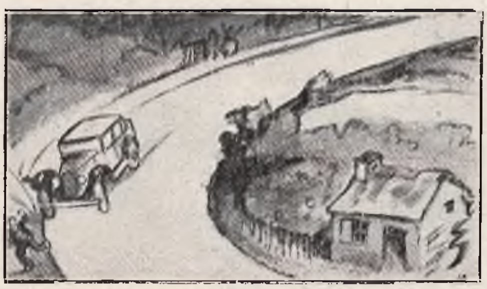
„Niebezpieczeństwo", „orgje szoferskie" i t. p. ozdabiają każdy niemal numer gazety.



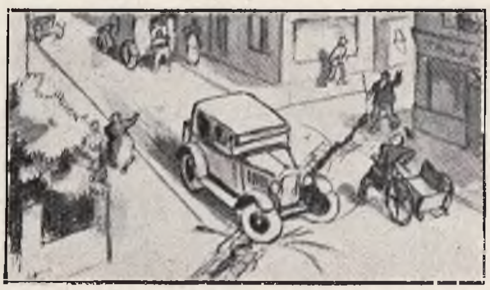
Na zbyt wypukłym profilu drogi, samochód traci łatwo równowagę.



Fałszywie przewyższona krzywizna — grozi motocykliście wyrzuceniem poza jezdnię.



Nieoznaczona odpowiednio, ostra krzywizna grozi katastrofą kierowcy — jadącemu za szybko.



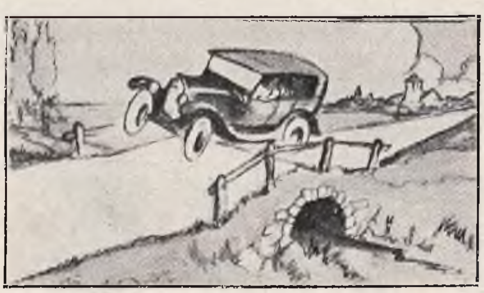
Ściek poprzeczny naraża co najmniej na złamanie resoru.

Nie chcemy bynajmniej bagatelizować tych licznych tragedji, które powstają nawskutek katastrof automobilowych, ale zobaczmy również co mówi w tej sprawie statystyka, posłuchajmy głosu cyfr i zamiast biadań poszukajmy środków zapobiegawczych przeciw wypadkom.

Ilość katastrof znajduje się w prostej zależności do ilości wozów w ruchu i od przejechanych dziennie kilometrów. Tysiąc wozów konnych, które robią przeciętnie po 10 km. dziennie powinny by mieć mniej wypadków, niż 1000 samochodów, które przebiegają przeciętnie po 50 km. dziennie. Według teorji prawdopodobieństwa zatem $1/5$ wypadków samochodowych. A jednak, dane statystyczne Francji mówią: 2,01 wypadków na 1000 zaprzęgów konnych i 1,88 na 1000 automobili.

Drugi przykład. Z innej statystyki dowiadujemy się, że liczba utonięć w jednym roku we Francji, przewyższyła liczbę ofiar wypadków automobilowych, że rzeki, kanały i morze pochłonęły więcej ofiar, niż osławione niebezpieczeństwo samochodowe.

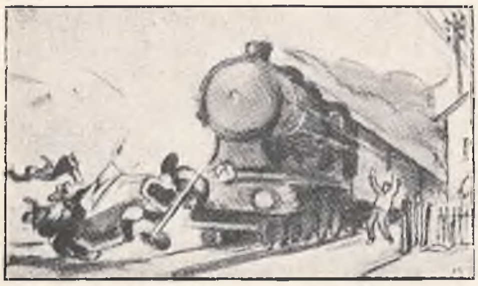
Jedno nieszczęście nie usprawiedliwia jednak drugiego. Wróćmy więc do tego, jak uniknąć tych katastrof i ofiar ludzkich.



Ileż takich mostków zbyt wypukłych mamy na naszych drogach. Ile resorów kosztowały one!



Jedna z najgroźniejszych przeszkód! Przejazd kolejowy na jednym poziomie, wprawdzie ubezpieczony — ale niewidoczny — w nocy często nieoświetlony.



Pamiętajcie, że pociąg jest silniejszy i trudniejszy do zahamowania.



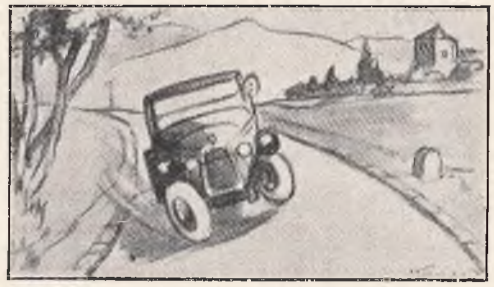
Wypadek dość rzadki — zlecenie opony.

Jeden ze znakomitych automobilistów przeprowadza klasyfikację wypadków, dzieląc je na pięć grup. „Poznanie tych grup, — pisze autor, przyniesie olbrzymi pożytek kierowcom, którzy będą mogli sobie uświadomić, kiedy sami ponoszą winę, a kiedy przyczyna wypadków była od nich niezależna.

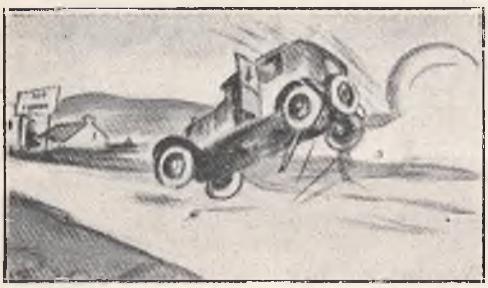
I-a grupa to wadliwa budowa dróg, 2-a grupa, defekt automobilu, 3-a grupa, nieznajomość przepisów drogowych przez kiedowcę, 4-a, niezdolność fizyczna lub psychiczna kierowcy i 5-a grupa do której zaliczono różne przypadki, m. in. i te, które pochodzą z winy przechodniów.



Złamanie koła samego — lub osi — jest bardzo niebezpieczne.



Złamanie resoru przedniego.



Rzadki wypadek urwanie wału kardanowego.



Jeszcze rzadszy wypadek — nagłe zgaśnięcie światła. Wymagana wielka przytomność umysłu.

W dzisiejszym numerze podajemy wypadki grupy I i II-giej.

Podział ten, nie wyczerpuje oczywiście wszystkich możliwości, jest jednak ciekawą próbą zbadania naukowego przyczyn i powodów katastrof samochodowych. Wyniki zdobyte na tej drodze okazały się świetnym materjałem przy szkoleniu szoferów, przy opracowaniu przepisów i t. p. a także przestrogą dla nieuważnych i nieodpowiedzialnych kierowców samochodów.

S. Kr.

DAR GENERAL MOTORS DLA POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ.

W niedzielę dnia 6 b. m. odbyła się w gmachu Politechniki Warszawskiej uroczystość przekazania przez firmę General Motors w Polsce Politechnice Warszawskiej podwozia Buick w przekroju.

Podwozie to zostało ofiarowane uczelni polskiej do celów doświadczalnych oraz do nauki poglądowej. Zostało ono zbudowane specjalnie przez Zakłady Buick'a w Detroit, kosztem kilkunastu tysięcy dolarów. Wszystkie części podwozia są niklowane. Przekroje poczynione są w ten sposób, że nawet dla laika staje się rzeczą jasną i zrozumiałą funkcjonowanie mechanizmu samochodowego.

Ceremonję zagaił prof. K. Taylor poczem przemówił w imieniu formy General Motors w Polsce, p. J. J. Akston, zaznaczając, że General Motors ofiarowując podwozie Buick Politechnice Warszawskiej, pragnęło podkreślić w ten sposób swoje uznanie dla uczelni polskiej, która kształcąc inżynierów, odgrywa wielką rolę w motoryzacji kraju.

W odpowiedzi przemówił Rektor Politechniki, dziękując w serdecznych słowach za tak cenny dar.

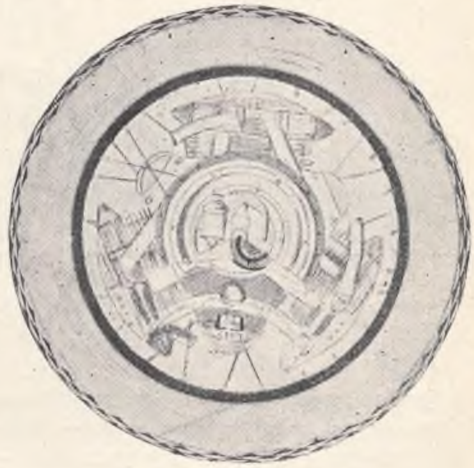
Inż. Gorzelański z firmy „Elibor" wygłosił krótki odczyt techniczny, wyjaśniając zebranym funkcjonowanie mechanizmu nowoczesnego samochodu.

Na uroczystości tej byli obecni przedstawiciele instytucji państwowych, profesorowie i uczniowie szkół technicznych oraz liczni przedstawiciele prasy.

Zdjęcia fotograficzne zakończyły uroczystość.

Motocykl

Nowa konstrukcja motocyklu z motorem rotacyjnym napędzającym koło przednie



3 cylindrowy motor rotacyjny wbudowany w przednie koło

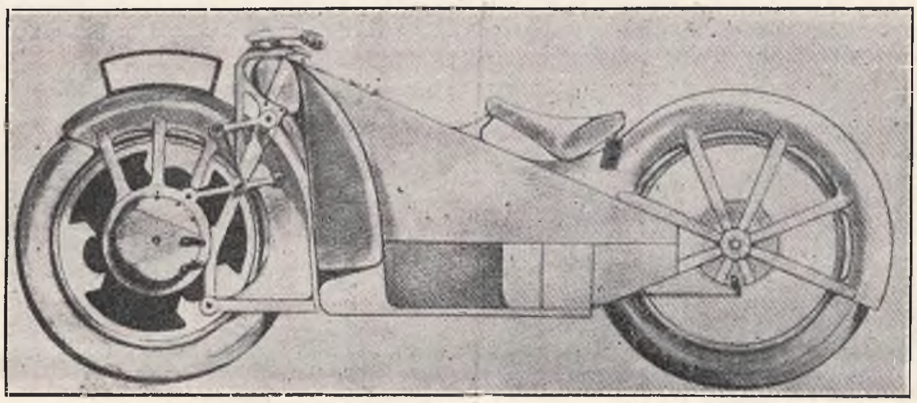
Napęd na przednie koło jest niezaprzeczoną zaletą budowy każdej maszyny użytkowej. W konstrukcji samochodów przyjmuje się on już co raz to więcej, gdyż posiada wiele zalet, niemożliwych do osiągnięcia dla wozów o klasycznej konstrukcji. Nie ma potrzeby rozpatrywania różnic, jakie zachodzą pomiędzy zwykłymi samochodami a samochodami z napędem na przednie koło, gdyż temat ten był omówiony wyczerpująco w poprzednim numerze „Auta i Turysty". Zaznaczyć tylko należy, że konstrukcja ta zmniejszając o wiele koszt utrzymania samochodu, powiększa jego wydajność, zwiększając równocześnie współczynnik bezpieczeństwa w czasie jazdy. Niestety w konstrukcji motocyklu napęd na przednie koło został całkowicie pominięty, chociaż niegdyś jeden z najlepszych jeźdźców niemieckich Bauhoffer, na motocyklu konstrukcji tego rodzaju osiągnął jak najlepsze wyniki.

Przytoczymy tu wyjątek z listu Ferdynanda Barenburgge'a, jednego z konstruktorów motocykla Bauhoffera, w którym podaje on bardzo ciekawe szczegóły ze swej pracy: „Cieszy mnie iż zaczęliście cenić napęd na przednie koła. Zbyt często wskazywano niedogodność tego rodzaju konstrukcji motocyklu, powołując się na ludzi, którzy nie rozumiejąc zagadnienia, bezmyślnie potępiali je tylko z tego powodu, że nie osiągnęli dobrych wyników. Wiele kosztowało mnie trudu i pracy, zanim udało mi się wykończyć moją obecną konstrukcję".

W próbach swych przeszedłem przez maszynę ośmio-cylindrową z dwutaktowym silnikiem, następnie trzy-cylindrową również z dwutaktowym silnikiem, aż w końcu doszedłem do silnika czterotaktowego, który przy swej nadzwyczaj prostej budowie jest niezawodny".

W poprzednich rozwiązaniach napędu na przednie koło w motocyklu zagadnienie trybów napotykało na bardzo duże trudności. Stosowanie trybów wymagało znacznego rozszerzenia budowy motoru, po szeregu prób udało się osiągnąć już tylko 30,5 cm. szerokości, przedewszystkiem dzięki zastosowaniu nowych trybów patentowanych, jak również przez zastosowanie nadzwyczaj prostego sterowania wentyli. Motor posiada dzięki temu wygląd o wiele bardziej grabny i estetyczny.

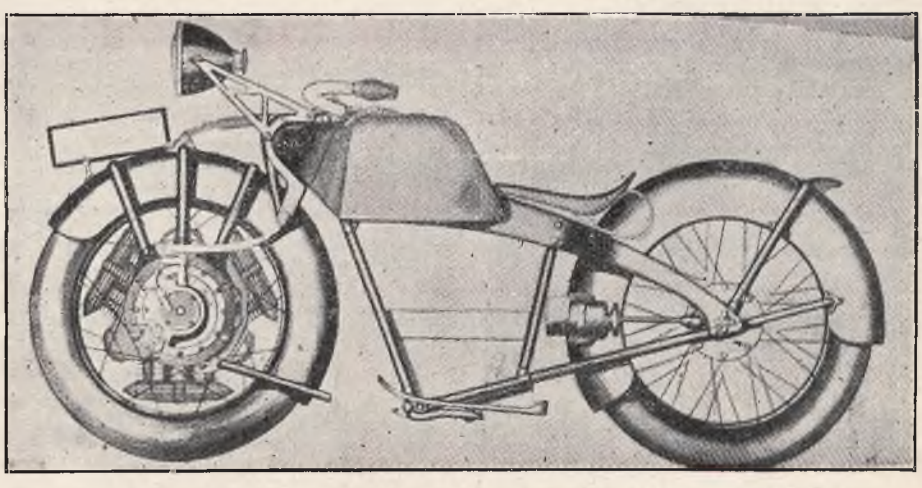
Jedną z największych zalet motocyklu z napędem na przednie koło jest prostota mo-



Ryc. 1. Motocykl turystyczny z napędem na przednie koło

toru. Nowoczesny motocykl z napędem na przednie koło, ma o 40% mniej części składowych niż motocykl z napędem na tył.

Przebieg pracy motoru jest następujący: benzyna dochodzi albo na podstawie samocieku, albo za pomocą powietrza tłoczącego, do rozpylacza. Rozpylacz jest zabezpieczony silną nakrywą ochronną, która służy jednocześnie jako filtr do powietrza. Mieszanka zostaje wprowadzona poprzez koło rozpędowe o średnicy 230 mm., pod ciśnieniem, do kanału koła rozpędowego, a następnie przez działanie siły odśrodkowej zostaje odrzucona w stronę przewodów doprowadzających mieszankę do głowic cylindrów. Głowice cylindrów, wykonane z lekkiego metalu (zbliżone konstrukcją do typu Ricardo) mogą być odejmowane. Wentyle są umieszczone pionowo do osi cylindrów, (a więc w pozycji leżącej) w ten sposób, że ani siła odśrodkowa, ani inne siły nie mają na nie wpływu. Zato siła od-



Motocykl wyścigowy z napędem na koło przednie

środkowa umożliwia szybki odpływ spalin przez rury wydechowe, prowadzące do tyłu motocyklu.

Tłoki wprowadzają w obrót wał korbowy, a następnie przez koło helicoidalne 3 koła planetarne.

Na wałach tych kół osadzone są noski dla wentyli. Każdy nosek jest zużytkowany podwójnie: dla wentyla ssącego jednego cylindra — i dla wentyla wydechowego następnego cylindra.

Co do instalacji zapałowej należy stwierdzić, że jest ona nader nieskomplikowana i dobrze umieszczona. Organy jej są umieszczone przy karterze.

Oliwienie motoru odbywa się automatycznie. Oliwa dochodzi ze zbiornika umieszczonego w ramie motocykla do pompki, znajdującej się przy karterze i pracującej z wałem motoru. Następnie przez przewiercony w wale karbowym przewód zostaje wciśnięta do panewek lub łożysk korbowodu, w końcu przez przewód w korbowodzie do sworznia tłokowego, po przesmarowaniu którego, rozbryzguje się po ściankach cylindra i karteru.

Zapuszczanie motoru odbywa się b. prosto za pomocą kick-starteru, który jest umieszczony w ten sposób, że w pozycji normalnej spoczywa równolegle do widełek koła. W razie potrzeby użycia go, naciskamy jego dźwignię — tryb kick-starteru zazębia tryb motoru i puszcza go w ruch.

Całość maszyny jest również dobrze przemyślana jak i motor. Wystarcza spojrzeć tylko z boku (ryc. 1), z przodu lub z tyłu na motocykl, aby przekonać się o celowości umieszczenia każdej części składowej jego w tem a nie innem miejscu.

„Podwozie" motocyklu — rama, jest zbudowana z blachy stalowej. Konstrukcje tego rodzaju oprócz swej wytrzymałości, o wiele większej niż w ramie zbudowanej z rur, posiada szereg innych zalet, których nie można było znaleść w ramach rurowych. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że cały szereg fabryk przechodzi obecnie z innych typów ram, na ramy z blachy stalowej, jak belgijska La Mondiale, i angielska Ascott - Pullin. Ramy te, o wiele wytrzymalsze dają większy współczynnik bezpieczeństwa, a w razie wypadku, nie tylko same nie zostają uszkodzone, ale chronią wszystkie najdelikatniejsze organy maszyny, które, w motocyklach o ramie rurowej, są narażone na niebezpieczeństwo.

W ramie z blachy stalowej, opisywanego motocyklu, umieszczone są: zbiornik na benzynę, o bardzo dużej pojemności 24 litrów, trzy litrowy zbiornik na oliwę, następnie 2 akumulatory, umieszczone pod zbiornikiem na benzynę, oraz kaseta na ekcesorja. W górnej części ramy znajduje się szybkościomierz obok otworu wlewnego dla benzyny. Dobre siodło, szerokie podstawy dla nóg, dobrze ochraniające błotniki, balonowe opony, i rama o nowoczesnym wyglądzie, składają się na celową i estetyczną całość.

Sport

10.000 kilometrowy raid Niemieckiego Klubu Automobilowego

Niemiecki Klub Automobilowy organizuje w dniach 3—20 lipca olbrzymi raid po Europie środkowej na przestrzeni 10.000 km., w którym będą mogły wziąść udział samochody turystyczne produkowane w serji nie mniejszej niż 100 sztuk.



Trasa raidu prowadzi z Berlina przez półn. Zach. i połud. Niemcy następnie przez Alpy (osławione wzniesienie Katschberg), dalej przez Villach i całą Jugosławję do Raguzy w dalszym ciągu przez Czarnogórę, Belgrad, i dolinę Dunaju do Budapesztu, gdzie zawodnicy będą mieli jedyny w całym raidzie dzień odpoczynku. Następnie przez Temesvar do Bukaresztu i z powrotem do Budapesztu i Wiednia. Z Wiednia pojadą zawodnicy przez Linz, Norymbergję do Pragi skąd przez Wrocław i Poznań do **Warszawy. Następnie z Warszawy przez Lidę do Wilna,** Dynaburga i Rygi skąd wreszcie przez Królewiec — korytarz pomorski do Berlina.

Charakterystyczną cechą raidu tego jest dowolność obrania sobie przez każdego zawodnika drogi między dwoma z rzadka umieszczonemi punktami kontroli. Na obszarze Polski punkt kontrolny będzie w Warszawie.

Według siły motoru, samochody podzielone będą na dwie klasy, pierwsza do 1.575 cm³ i te muszą wykazać 28 km. przeciętnej szybkości i ponad 1.575 cm³ z 33 klm. szybkości.

Z Małopolskiego Klubu Automobilowego

M. K. A. rozpoczyna sezon sportowy, rozpisanym na dzień 10 i 11 maja r. b. „raidem inauguracyjnym", — którego trasa prowadzić będzie ze Lwowa przez Złoczów, Brody, Dubno, Krzemieniec, Łuck, a następnie przez Luboml, Krasnystaw, Zamość do Lwowa.

Raid ten obejmie zatem najpiękniejsze partje Wołynia.

Regulamin tego raidu zawiera postanowienia, które są wprost rewolucyjne w tego rodzaju imprezach.

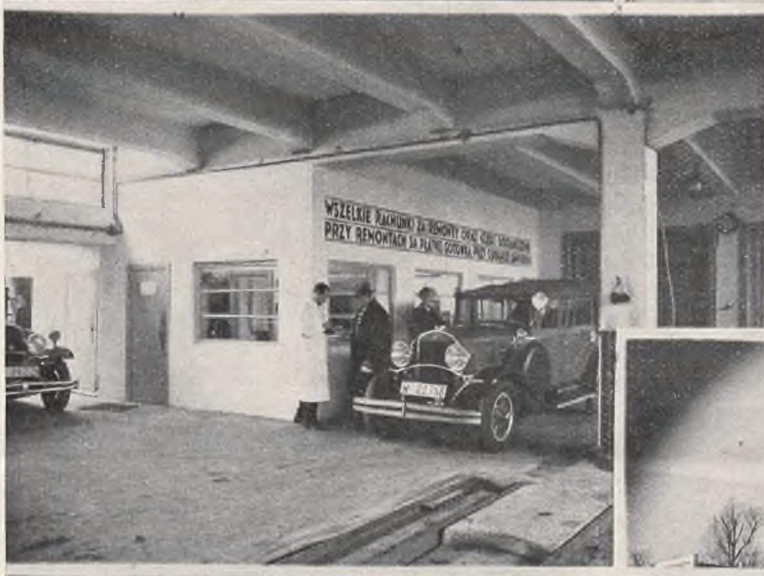
Nowością jest ściśle indywidualne handicapowanie każdego biorącego udział samochodu. Odpada zatem zupełnie podział na klasy według litrażu. W ten racjonalny sposób chce M. K. A. zrywając z dotychczasowym szablonem raidów — dać możność każdemu zawodnikowi szanse uzyskania jednej z nagród i zachęcić do licznego udziału w imprezach sportowo - turystycznych.

Myśl nowa i bardzo dobra — znajdzie niezawodnie naśladowców i w innych klubach.

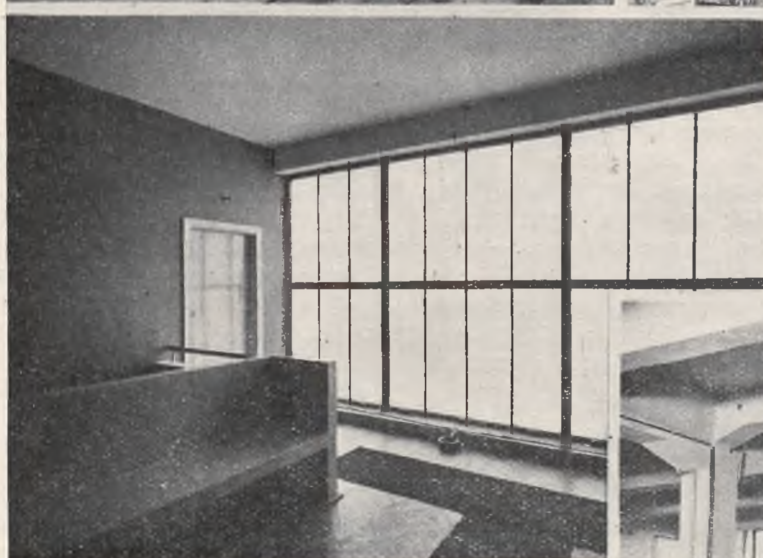
Nowoczesna stacja obsługi firmy „Auto Koncern”

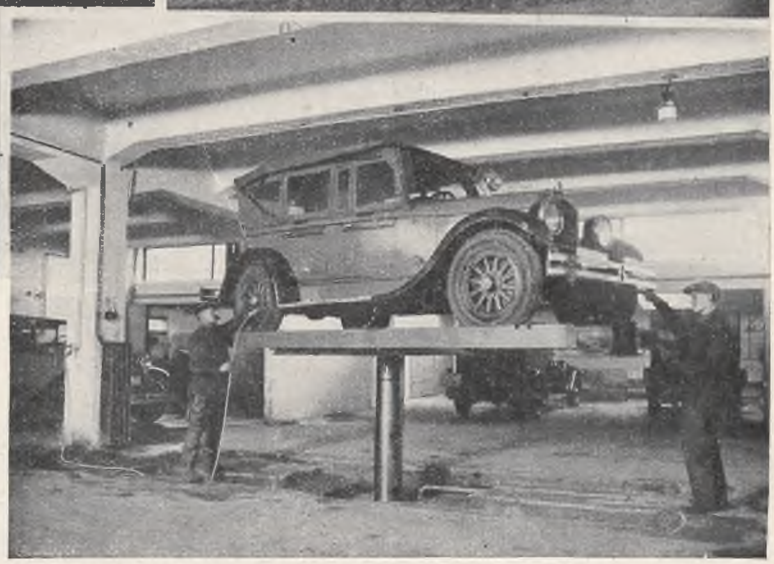












Reprezentacja amerykańskich samochodów Chrysler, firma „Auto Koncern” wybudowała przy ul. Belwederskiej 16, własne warsztaty reparacyjne i garaże, nowocześnie urządzone. Oto kilka fragmentów.

KOMUNIKATY POLSKIEGO TOURING KLUBU

I WYCIECZKA WIOSENNA P. T. K.

Komisja T. W. zawiadamia pp. członków i sympatyków P .T. K., że pierwsza wycieczka turystyczna autokarem, odbędzie się dnia 27 kwietnia r. b. do Kazimierza nad Wisłą (307) klm. Zapisy i opłaty na wycieczkę przyjmuje sekretarjat Klubu w godz. od 10 do 4-ej.

Jednocześnie podaje do wiadomości, że rozkład dalszych wycieczek będzie ogłoszony w następnym numerze pisma „Auto i Turysta", i wywieszony będzie w lokalu Klubu.

* * *

INSTRUKCJA

dla Delegatów Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu.

1) Cel mianowania Delegatów S. S. P. T. K.

W celu łatwiejszego wykonywania swych zadań poza Warszawą, Zarząd Sekcji Samochodowej P. T. K. mianuje delegatów prowincjonalnych i, w miarę potrzeby, zagranicznych. Delegat Prowincjonalny S. S. P. T. K. jest organem wykonawczym i doradczym Zarządu S. S. na obszar powierzonego mu terytorjum. Komunikuje on Zarządowi dezyderaty i potrzeby swego okręgu w zakresie automobilizmu i turystyki, dostarcza poszczególnym Komisjom Zarządu S. S. z urzędu lub na żądanie informacji i pomocy, wreszcie zajmuje się werbowaniem członków i udziela wszelkiej możliwej pomocy i rady znajdującym się w przejeździe członkom organizacji i automobilistom wogóle.

Ogólnie powiedziawszy, zadaniem delegata miejscowego jest reprezentowanie na daną okolicę Zarządu S. S. P. T. K., oraz prowadzenia w swym okręku akcji propagandowej na rzecz S. S. Najpoważniejszym punktem, którego delegat nie powinien nigdy tracić z oczu, jest zrozumienie, że P. T. K. istnieje dla dobra jaknajszerszych warstw społeczeństwa i że działalność instytucji tej wyklucza całkowicie popieranie jakichkolwiek partji politycznych, klas albo obozów społecznych.

2) Organizacja i rekrutacja Korpusu Delegatów S. S. P. T. K.

S. S. P. T. K. jest reprezentowana na prowincji, oraz w miarę potrzeby zagranicą przez Delegatów.

Delegaci dzielą się w Polsce na 3 kategorje:

1) Delegaci Wojewódzcy,

2) „ Powiatowi,

3) „ Lokalni.

Delegaci zagraniczni dzielą się na 2 kategorje:

1) Delegaci generalni na dane Państwo,

2) Delegaci miejscowi.

W zasadzie na każdą miejscowość, gdzie stopień rozwoju ruchu automobilowego wskaże tego potrzebę, powinien być mianowany jeden delegat. W większych miejscowościach może być mianowanych paru delegatów, pomiędzy których mogą być rozdzielone poszczególne funkcje.

Delegatów mianuje Zarząd S. S. na wniosek Komisji delegatów. Delegat w zasadzie powinien zamieszkiwać w obrębie reprezentowanej przez siebie okolicy. W razie wyjazdu lub rezygnacji z innych powodów, powinien Delegat podać Związkowi kandydaturę najbardziej jego zdaniem godnego zastępcy z pośród miejscowych Członków S. S. P. T. K. Delegaci wszystkich trzech kategorji zależni są bezpośrednio od Komisji Delegatów i od Zarządu S. S. Jednakże w sprawach lokalnych konieczne jest przestrzeganie hierarchji wśród delegatów, zwłaszcza jeśli w jednej miejscowości zamieszkuje dwu lub więcej delegatów różnych stopni. Używanie tytułu Delegata S. S. P. T. K. dla osiągnięcia celów osobistych, czy to handlowych, czy też politycznych jest bezwzględnie zabronione.

Corocznie na 1 miesiąc przed Walnem Zebraniem S. S. Delegat obowiązany jest przedstawić przewodniczącemu Komisji Delegatów „Dziennik Sprawozdawczy", który wręczony mu zostaje przy mianowaniu. W dzienniku tym delegat wpisuje całą swoją działalność stojącą w związku z jego stanowiskiem.

Stanowisko Delegata jest w zasadzie honorowe. Zarząd jednak S. S. przyznaje delegatom zwrot wszystkich związanych z ich działalnością kosztów kancelaryjnych pg. rachunków przedstawionych raz na miesiąc przewodniczącemu Komisji Delegatów. Inne wydatki wymagają uprzedniego zaakceptowania przez Zarząd S. S. P. T. K.

Delegatem może być każdy członek S. S. P. T. K., którego sytuacja socjalna na danem terytorjum, oraz aktywność na polu organizowania automobilizmu i turystyki usprawiedliwia powierzenie mu tak odpowiedzialnego stanowiska.

3) Werbowanie Członków.

Delegat obowiązany jest do zbierania danych i układania listy osób zamieszkujących powierzone mu terytorjum, którzy mogliby być kandydatami na członków. Do takich osób winien delegat rozsyłać dostarczany mu materjał propagandowy, o ile są mu oni dostatecznie znani, przesyłać im formularze do zapisu na członka etc. Stara się poznać osobiście lub choćby tylko z nazwiska wszystkich członków S. S. zamieszkujących powierzone mu terytorjum, o ile oczywiście zbyt wielka ilość takich osób nie czyni tego niemożliwością. W takim wypadku stara się zapoznać przynajmniej z najwybitniejszemi jednostkami z pośród nich.

Jednym z najlepszych środków propagandy jest rozsyłanie organu oficjalnego P. T. K. To też Delegat podaje Zarządowi S. S. adresy osób, którym zdaniem jego należy przesyłać bezpłatnie organ oficjalny.

4) Stosunek do prasy.

Delegat wchodzi w porozumienie z prasą lokalną w sprawie umieszczania komunikatów S. S. zarówno jego własnych lokalnych, jak i ogólnych, nadsyłanych przez Zarząd.

5) Tworzenie kółek lokalnych.

Delegat może współdziałać przy tworzeniu kółek lokalnych Członków S. S. P. T. K. jednak kółka te powinny mieć za cel tylko wspólne wycieczki ewent. zebrania towarzyskie. Nie mogą zaś one prowadzić żadnej samodzielnej akcji, wchodzącej w zakres celów S. S. P. T. K. Kółka te nie mogą pobierać dodatkowych składek od członków. W miejscowościach, gdzie istnieją Oddziały P. T. K., kółka takie organizują się przy tych Oddziałach.

6) Pomoc przejezdnym automobilistom.

Delegat udziela wszelkiej możliwej pomocy przejeżdżającym automobilistom, nie czyniąc zasadniczo różnicy między członkami a niečłonkami S. S. Winien on jednakże po udzieleniu pomocy czy porady niečłonkowi wskazać na moralny obowiązek zapisania się na członka, oraz wręczyć odpowiedni materjał propagandowy. Jeżeli obowiązki delegata stają się dla niego zbyt ciężkie z powodu wielkiego rozwoju ruchu samochodowego w jego okolicy, to może się on wyręczać młodszymi Członkami S. S., zamieszkującymi w jego okolicy, stwarzając w ten sposób kandydatów na przyszłych swych następców.

7) Usługi oddawane poszczególnym Komisjom Zarządu S. S.

Jest to główne zadanie delegatów — umożliwiają oni poszczególnym komisjom rozwijanie działalności na prowincji. Głównie ma się tu na myśli wyszukiwanie odpowiednich hoteli, restauracji, warsztatów, powoływanie do życia, w razie braku takowych, stacji benzynowych, ustawianie znaków przydrożnych, drogowskazów, wpływanie na władze lokalne w sprawach komu-

nikacyjnych i drogowych. W tych wszystkich sprawach Delegat występuje albo samodzielnie, albo też przedstawia odpowiednie wnioski Zarządowi.

Delegat przedstawia Zarządowi do zatwierdzenia projekty kontraktów lub umów z poszczególnymi przedsiębiorcami lokalnymi, mających na celu uzyskanie zniżek dla członków S. S. Wchodzą tu w rachubę:

1) hotele, restauracje i kawiarnie (conajmniej po 1 w każdej miejscowości),

2) garaże, warsztaty, stacje benzynowe,

3) kina, teatry, etc.,

4) poszczególne sklepy z rozmaitych branż — ze specjalnem uwzględnieniem stojących w związku z turystyką. Po zatwierdzeniu umowy przez Zarząd, obowiązkiem delegata jest czuwanie nad jej wypełnieniem przez kontrahenta.

Usługi, jakie Delegat może oddawać S. S. P. T. K., są tak rozmaite, że niemożliwością jest je wszystkie wyliczyć. Dobra wola i pomysłowość każdego poszczególnego delegata najlepiej wskaże mu drogi postępowania.

8) Oznaki, szyldy klubowe i legitymacje dla delegatów i dla firm zakontraktowanych.

Każdy Delegat otrzymuje z chwilą mianowania po 2 szyldy klubowe z odpowiednim napisem oraz oznakę P. T. K. Szyldy te, jeden większy o wymiarach 30 × 50 cm. umieszcza Delegat na zamieszkiwanym przez siebie domu, drugi zaś mniejszy (15×25) na drzwiach swego mieszkania.

Prócz tego Delegat otrzymuje specjalne oznaki do noszenia w klapie ubrania i na czapce klubowej, oraz na żądanie oznakę do umieszczenia na chłodnicy samochodu i odpowiednią chorągiewkę za zwrotem kosztów. Wszystkie te oznaki, oraz szyldy pozostają własnością P. T. K. i muszą być zwrócone z chwilą ustania pełnienia funkcji przez danego Delegata i wtedy koszt zostaje zwrócony. Delegat otrzymuje legitymację z fotografją, stwierdzającą piastowaną przez niego funkcję i opatrzoną podpisami conajmniej 2 członków Zarządu S. S., oraz przewodniczącego Komisji Delegatów.

W razie ustąpienia delegat winien bezzwłocznie legitymację zwrócić Zarządowi S. S.

Podobne szyldy klubowe z odpowiednim napisem otrzymują firmy zakontraktowane.

9) Nagrody i oznaki honorowe.

Zarząd S. S., na wniosek Przewodniczącego Komisji Delegatów, wynagradza lub odznacza poszczególnych Delegatów za specjalnie usilną działalność dla dobra S. S. w sposób, jaki uzna za stosowny. Prócz tego Zarząd ustala specjalne oznaki honorowe dla Delegatów, którzy zwerbowali największą w danym okręgu ilość członków.

Nadawanie tych oznak określone jest specjalnym regulaminem o oznakach klubowych.

DELEGACI NA PROWINCJI.

Inż. Tomasz Konic, Borek Fałęcki k. Krakowa, Zakłady Solvay.

Inż. Stefan Rodkiewicz, Prużana, Polesie.

Inż. Henryk Schiele, Gdynia, Kamienna Góra, dom WP. Brzeskiej.

Notarjusz Aleksander Beze, Kozienice.

Teodor Gotszalk, Pułtusk, m. Obrembek.

Adw. Ganczarski, Lublin, Kościuszki 3.

Jerzy Płoński, Chorzów, Państwowe Zakłady Związków Azotowych.

Tadeusz Pabisiewicz, Gdynia, 10 Lutego, Dowództwo Obszaru Warownego.

* * *

REGULAMIN

konkursu na ilość przejechanych kilometrów w sezonie 1930 r.

§ 1. Dla zainteresowania turystyką samochodową jak największej ilości osób, Polski Touring Klub ustanawia konkurs na ilość przejechanych kilometrów drogi.

§ 2. Uczestniczyć w konkursie może tylko członek P. T. Klubu posiadający wóz o silniku spalinowym lub motocykl (wozy o charakterze zarobkowym są z konkursu wykluczone), przy jednoczesnym posiadaniu prawa, do prowadzenia wymienionych środków lokomocji.

§ 3. W konkursie może przyjmować udział nieograniczona ilość członków.

§ 4. Każdy członek P. T. Klubu biorący udział w konkursie powinien zgłosić swoje przystąpienie do konkursu, zapisując się w sekretarjacie P. T. Klubu, gdzie otrzyma jednocześnie zeszyt dla obliczeń kilometrów i kontroli. Za zeszyt obliczeń zapisujący się wpłaca zgóry 20 zł., na wydatki związane z konkursem.

§ 5. Wszystkie zeszyty obliczeń są numerowane i imienne.

§ 6. Całą organizację konkursu z ramienia P. T. Klubu przeprowadza Komisja Turystyczno - Wycieczkowa Sekcji Samochodowej.

§ 7. Konkurs polega na przejechaniu jak największej ilości kilometrów drogi, przyczem za przejechanie 3.000 klm. (dla motocykli 2.000 klm.) uczestnik konkursu uzyskuje prawo do otrzymania bronzowej plakiety P. T. Klubu, za przejechanie 5.000 klm. (dla motocykli 4.000 klm.) — srebrnej plakiety P. T. Klubu i za przejechanie 9.000 klm. (dla motocykli 6.000 klm.) — złotej plakiety P. T. Klubu. Nie jest wykluczone zdobycie jednocześnie wszystkich plakiet.

§ 8. Komisja Turystyczno - Wycieczkowa zastrzega sobie prawo przyznania, prócz wymienionych, innych nagród dodatkowych za najdłuższą i najpiękniejszą trasę, za najlepszy opis wycieczki, oraz zdjęcia fotograficzne.

§ 9. Korzystanie z zeszytu obliczeń polega na tem, że uczestniczący w konkursie, przejeżdżając samochodem lub motocyklem do głównej miejscowości znajdującej się na jego trasie, wypełnia odpowiedni druk porządkowy w tym zeszycie i daje do stwierdzenia lokalnej władzy państwowej lub samorządowej (ewentualnie pieczątkę hotelu, restauracji i t. p.) miejsce swego pobytu (przyjazdu), a następnie wróciwszy do miejsca swego stałego pobytu, wypełnia całą przejechaną trasę na tymże druku, wymieniając ilość przejechanych kilometrów, według niżej wspomnianej mapy. To samo czyni ilekroć wyjeżdża podczas danego sezonu.

§ 10. Czas konkursu trwa od 15 kwietnia do 30 września 1930 r.

§ 11. Uczestnik, który chce otrzymać plakietę po przejechaniu odpowiedniej ilości kilometrów, winien złożyć swoje zeszyty obliczeń w zapieczętowanej kopercie w sekretarjacie PTKlubu, adresując ją do Komisji Wycieczkowo-Turystycznej. Komisja Wycieczkowo-Turystyczna zbiera się co 2 tygodnie.

§ 12. Po otrzymaniu zeszytów, Komisja Turystyczno - Wycieczkowa przystępuje do skontrolowania obliczeń kilometrów i ustala ilość przejechanych kilometrów, poczem ogłasza, nie później jak 15 listopada 1930 r., wynik konkursu.

Uchwała ta, jest bezwzględnie ostateczną.

§ 13. Komisja Turystyczno - Wycieczkowa, zastrzega sobie prawo opublikowania rezultatów konkursu.

§ 14. Kontrola przejechanych kilometrów będzie dokonana przez Komisję Turystyczno - Wycieczkową na podstawie mapy samochodowej Rzeczpospolitej Polskiej (nakład i wydanie „Gea", Warszawa), przy jednoczesnem korzystaniu z innych map. Odległości będą obliczane według najkrótszej trasy między dwoma meldowanymi punktami.

§ 15. Wszyscy członkowie przyjmujący udział w konkursie, winni stosować się do istniejących przepisów policyjnych, dotyczących jazdy na samochodach i motocyklach po drogach publicznych.

§ 16. W kancelarji P. T. Klubu będzie wywieszony spis osób i wozów, przyjmujących udział w konkursie, według kolejności zapisów (numerów zeszytów obliczeń).

* * *

ZNAKI P. T. K. NA SAMOCHODY

Znaki na maskę lub chłodnicę samochodu, zamawiać można w sekretarjacie Polskiego Touring Klubu w dwóch wykonaniach, po cenie 60, względnie 30 zł.

Przy zamówieniu wpłacać należy 50% należności, reszte zaś przy odbiorze znaku.

Polski Touring Klub nawiązał kontakt z największem polskiem biurem podróży zagranicą „Polexpress" w Paryżu, w celu organizowania wzajemnych wycieczek do Francji i Polski.

Delegatka „Polexpressu", p. Ufnalewska, urzęduje w biurze P. T. Klubu w godz. 11—13.

POSIADACZE SAMOCHODÓW OSOBOWYCH, KTÓRZY WSKUTEK EWENTUALNEGO PRZEOCZENIA NINIEJSZEGO NUMERU NIE OTRZYMALI, PROSZENI SĄ O PODANIE SWEGO ADRESU — ADMINISTRACJI „AUTO I TURYSTA" WARSZAWA, WARECKA 11

„AUTO I TURYSTA" UKAZUJE SIĘ DWA RAZY W MIESIĄCU 1-go I 15-go

Redakcja i Administracja: Warszawa, Warecka 11. Tel. 84-28. Redaktor naczelny przyjmuje w czwartki od g. 10 do 12-ej. Rękopisów nie zwraca się.

Prenumerata roczna Z. 16.—, półroczna Z. 9.— wraz z przesyłką.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona Z. 800.—, 2/3 strony Z. 560.—, 1/2 strony Z. 450.—, 1/3 str. Z. 320.—, 1/6 str. Z. 180.—. Ogłoszenia mniejsze niż 1/6 strony po Z. 2.— za milimetr jednoszpaltowy przy układzie strony trzyszpaltowym. Ogłoszenia dwubarwne o 50% drożej. Administracja nie odpowiada za terminowy druk ogłoszeń i nie przyjmuje zastrzeżeń w sprawie miejsca ogłoszeń.

Redaktor naczelny: **Marjan Osmolski.** Wydawca: **„Auto i Turysta"** Sp. z o. o.

Drukarnia „Literacka", Warszawa, Nowy Świat 22. Telefon 281-88.


Poprzez cały świat
więcej ludzi jeździ
na oponach
GOODYEAR
aniżeli na oponach
innych marek
Czyż nie jest to ostatecznie decydującym dla Was dowodem, na który czekaliście?
ALL WEATHER
GOODYEAR
BALLOON
GOODYEAR